

Najwyższa Izba Kontroli przyjrzała się budowie ekranów i doszła do wniosków, które kierowcy znają od dawna. Wiele z nich postawiono niepotrzebnie. Ekspertki szacują straty budżetu państwa z tego tytułu na ok. 1,5 mld zł.

Ekranu wzdłuż wałów

W kilku miejscach A2, na odcinku 4,1 km wybudowano ekrany akustyczne równoległe do wałów ziemnych. Stosowanie podwójnych zabezpieczeń (koszt ekranów wyniósł ok. 12 mln zł) nie miało uzasadnienia zarówno technicznego, jak i ekonomicznego. Na A2 niepotrzebnie zaplanowano i wybudowano ekrany na odcinku 600 m dla ochrony siedliska, które faktycznie od 15 lat było pustostanem (koszt budowy 1 mln zł). W kilku przypadkach na A2 nie zachowano ciągłości ekranów pod wiaduktami i przy wyjazdach z MOP, tak by skutecznie chroniły domy przed hałasem. Na 91 km odcinku autostrady A2 - od węzła Stryków do węzła Konotopa - zainstalowano po obu stronach trasy 107 km ekranów akustycznych. W celu ochrony przed hałasem wybudowano też ponad 9 km wałów ziemnych. Łączny koszt budowy ekranów wyniósł prawie 200 mln zł co stanowiło niecałe 7 proc. kosztów całej inwestycji (2 mld 986 mln zł). Na kontrolowanym odcinku A2 wybudowano 113 przejść dla zwierząt i 42 przepusty dla płazów (na ten cel wydano 366 mln zł). Właściwe nadleśnictwa oraz kontrolerzy NIK potwierdzili ich właściwe rozlokowanie. Większość przejść służyła także innym celom (tzw. przejścia zespolone): np. jako droga lokalna czy odwodnienie dróg.

Ekranu w środku pola

Ekranu akustyczne niepotrzebnie wybudowano dla ochrony terenów, które były niezabudowane, a jedynie przeznaczone w miejscowych planach zagospodarowania przestrzennego pod przyszłą zabudowę mieszkaniową (odcinek drogi nr 786 i A1 - łącznie 6,2 km). Stawianie ekranów, które swoją funkcję mają spełnić dopiero za kilkanaście lat naraża inwestora na niepotrzebne koszty, bo trwałość elementów ekranów (paneli) nierzadko jest znacznie krótsza od zakładanego czasu ich eksploatacji. Ekranu postawiono w miejscach niezabudowanych, ponieważ Minister Środowiska nie doprecyzował jednoznacznie sformułowania „tereny przeznaczone” użytego w art. 113 ust. 1 pkt Prawo ochrony środowiska. Zdaniem NIK dopuszczalne poziomy hałasu powinno się odnosić do terenów faktycznie zagospodarowanych na wskazane w ustawie cele, a nie dopiero przeznaczonych w planach zagospodarowania przestrzennego pod zabudowę nawet w odległej przyszłości. GDDKiA oraz niektóre organy odpowiedzialne za ochronę środowiska błędnie interpretowały ten przepis. Świętokrzyski Zarząd Dróg Wojewódzkich nie ograniczył budowy ekranów dźwiękochłonnych na drogach wojewódzkich nr 728 i 786, choć pozwalały na to podwyższone już dopuszczalne poziomy hałasu. Na drodze nr 728 mogło być mniej ekranów o prawie 3 km (5,3 km zamiast 8,2 km), z kolei na drodze nr 786 różnica byłaby jeszcze bardziej widoczna (0,7 km zamiast 4,7 km). Oszczędności z tego tytułu mogły wynieść blisko

21,5 mln zł.

Przepisy były wysróbowane najbardziej w Europie

W polskim prawie ekrany akustyczne były preferowanym zabezpieczeniem przed hałasem. Uznawano je za podstawowe urządzenie ochrony obiektów i obszarów przed hałasem (§ 179 rozporządzenia Ministra TBiGM z 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie). Dopiero w styczniu 2013 r. minister transportu uchylił ten przepis. Daje to większą swobodę zarządcom dróg i organom zajmującym się środowiskiem w wyborze urządzeń ochrony przed hałasem, ale nie spowoduje, że ekrany znikną, czytamy w komunikacie NIK.

W czasie boomu drogowego przed Euro 2012 w Polsce obowiązywały bardziej rygorystyczne normy hałasu niż w niektórych bogatych państwach europejskich np. Niemczech czy Wielkiej Brytanii. Wykonawcy w trakcie budowy dróg dla zabezpieczenia przed hałasem najczęściej stawiali ekrany akustyczne. Minister Środowiska chcąc ograniczyć koszty robót drogowych wybrał najprostsze rozwiązanie problemu. Podwyższył dopuszczalne normy hałasu, nie uwzględniając opinii Ministra Zdrowia i jednostek naukowo-badawczych o negatywnych skutkach tej decyzji. W październiku 2012 r. Minister Środowiska w ekspresowym tempie wydał rozporządzenie o podwyższeniu dopuszczalnych norm dobowego hałasu drogowego od 3 do 6 dB. Dla terenów zabudowy jednorodzinnej limity po zmianach wyniosły 61 i 56 dB (odpowiednio dla pory dziennej nocnej), dla zabudowy wielorodzinnej i zagrodowej oraz terenów rekreacyjno-wypoczynkowych 65 i 56 dB, W centrach miast powyżej 100 tys. mieszkańców limity zwiększyły się do 68 i 60 dB. Według WHO niekorzystne objawy zdrowotne - zmęczenie, bóle głowy, brzucha, mięśni - obserwowane są już u ludzi narażonych na długotrwały hałas o sile 55 dB. Z kolei u osób stykających się z hałasem w przedziale 60-75 dB znacznie wzrasta ryzyko zawału.

Podniesienie dopuszczalnych poziomów hałasu skutkowało tym, że na mapach akustycznych (narzędzie obrazujące zagrożenia hałasem na terenie aglomeracji) radykalnie zmniejszyła się w dużych miastach liczba mieszkańców do objęcia ochroną przed hałasem, którego poziom WHO uznaje za szkodliwy dla zdrowia. W Warszawie liczba mieszkańców zagrożonych hałasem zmniejszyła się przez to prawie dwukrotnie (z 12 proc. do 7 proc.), a np. w Gorzowie Wielkopolskim aż 10-krotnie (z 19,5 proc. do niecałych 2 proc.).

Minister Środowiska zobowiązał się, że do końca 2012 r. przejrzy przepisy prawa w zakresie ochrony przed hałasem i opracuje propozycje zmian legislacyjnych, które wprowadziłyby inne sposoby ochrony. Nie zrobił tego jednak do czasu zakończeni kontroli.

Wnioski

- do Prezesa Rady Ministrów: o doprecyzowania użytego w art. 113 ust. 2 pkt 1 POŚ wyrażenia „terenów przeznaczonych” w sposób pozwalający na jednoznaczną interpretację, z której wynikałoby, że ochronie podlegają tereny faktycznie już zagospodarowane na wskazane w ustawie cele, a nie planowane do zagospodarowania nawet w odległej przyszłości; o umożliwienie zarządzającemu drogą budowy urządzeń ochrony przed hałasem położonych poza pasem drogowym (czyli bliżej zabezpieczanych obiektów); o rozszerzenie palety możliwości nabywania przez zarządcę drogi nieruchomości poza pasem drogowym (określonej w art. 13 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych), co umożliwiłoby przejmowanie nieruchomości, zamiast budowania drogich urządzeń ochrony przed hałasem;
- do Ministra Środowiska: o przyjęcie, w porozumieniu z Ministrem Zdrowia, planu działań na rzecz zmian dopuszczalnych poziomów hałasu (ustalonych w rozporządzeniu MŚ z dnia 14 czerwca 2007 r.), w celu ograniczenia negatywnego wpływu hałasu na zdrowie ludzi; o podjęcie działań zapewniających jednolitą interpretację art. 113 ust. 2 pkt POŚ przez organy ochrony środowiska.
- do Ministra Infrastruktury i Rozwoju o: opracowanie (we współpracy z Ministrem Środowiska) podręcznika dobrych praktyk projektowania urządzeń ochrony przed hałasem drogowym (a także kolejowym), który obejmowałby w szczególności: zasady przyjmowania danych do określenia przewidywanego zasięgu hałasu drogowego, rodzaj i zakres informacji zamieszczanych w PFU opisujących przedmiot zamówienia w systemie „Projektuj i Buduj”, niezbędnych do jednolitego ustalenia zasięgu ponadnormatywnego oddziaływania hałasu, zasady lokalizacji i budowy wałów ziemnych, jako budowli zastępujących instalowanie ekranów akustycznych, alternatywne, wobec ekranów akustycznych, metody ochrony przed hałasem, rozważenie wykupu samotnie stojących nieruchomości podlegających ochronie akustycznej, jako alternatywy wobec budowy ekranów akustycznych;
- do Ministra Zdrowia: o określenie wskaźników odzwierciedlających skutki szkodliwego oddziaływania hałasu na zdrowie ludzi.

Źródło: nik.gov.pl